

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
7. Juni 2001 (07.06.2001)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 01/40638 A2

(51) Internationale Patentklassifikation⁷:

F02D

(21) Internationales Aktenzeichen:

PCT/DE00/04256

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): JOOS, Klaus [DE/DE]; In der Eichhaeide 3, 74399 Walheim (DE). WOLBER, Jens [DE/DE]; Pappelweg 6, 70839 Gerlingen (DE). FRENZ, Thomas [DE/DE]; Beuthener Strasse 5, 86720 Nuertingen (DE). BOCHUM, Hansjoerg [DE/DE]; Sandweg 16, 70771 Leinfelden (DE). AMLER, Markus [DE/DE]; Engelbergstrasse 3, 71229 Leonberg-Gebersheim (DE).

(22) Internationales Anmeldedatum:

30. November 2000 (30.11.2000)

(25) Einreichungssprache:

Deutsch

(81) Bestimmungsstaaten (national): JP, US.

(30) Angaben zur Priorität:

199 57 742.0 1. Dczember 1999 (01.12.1999) DE

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE, TR).

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).

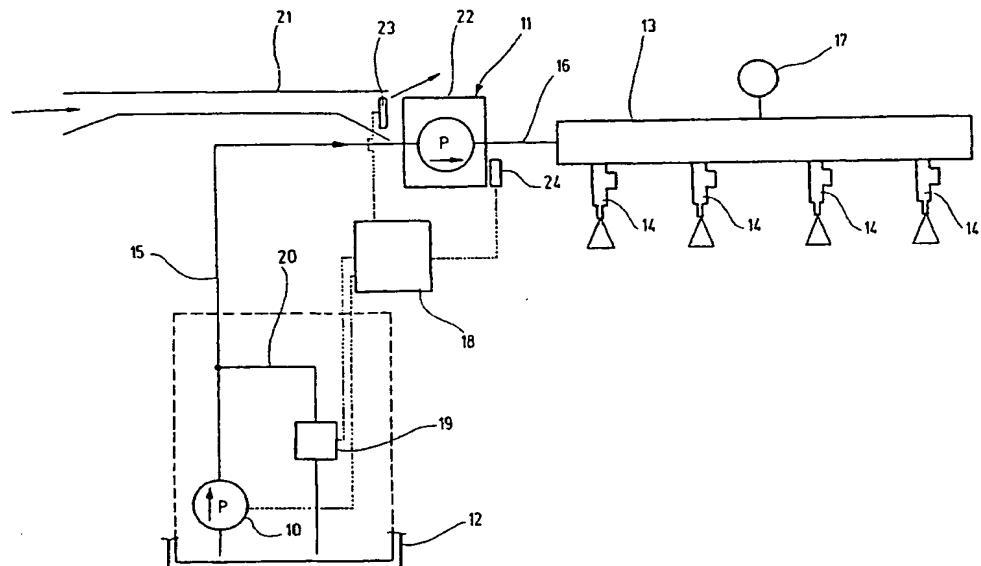
Veröffentlicht:

— Ohne internationalen Recherchenbericht und erneut zu veröffentlichen nach Erhalt des Berichts.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: FUEL SUPPLY SYSTEM FOR AN INTERNAL COMBUSTION ENGINE

(54) Bezeichnung: KRAFTSTOFFZUFÜHRVORRICHTUNG FÜR EINEN VERBRENNUNGSMOTOR



(57) Abstract: The invention relates to a fuel supply system for an internal combustion engine that is provided with a fuel feed pump (10) that supplies the pre-pressurized fuel to a high-pressure fuel pump (11) that is linked with at least one injection valve (14) on the high-pressure side to supply the injection valve with the pressurized fuel. The aim of the invention is to avoid the formation of steam bubbles in the high-pressure fuel pump (11) that impairs the pump capacity or the pressure generation. To this end, the high-pressure fuel pump (11) can be supplied with a coolant flow via at least one cooling channel (21) for maintaining the temperature (T_{HDP}) of the high-pressure fuel pump (11) below a critical working temperature (T_{K1}).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 01/40638 A2



Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes, und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine Kraftstoffzuführvorrichtung für einen Verbrennungsmotor mit einer Kraftstoffförderpumpe (10), die unter Vordruck stehenden Kraftstoff einer Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) zuführt, die hochdruckseitig mit wenigstens einem Einspritzventil (14) verbunden ist, um diesen unter Hochdruck stehenden Kraftstoff zuzuführen. Um in der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) eine deren Förderleistung und Druckerzeugung beeinträchtigende Dampfblasenbildung zu vermeiden, ist erfahrungsgemäss vorgesehen, dass der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) ein Kühlmittelstrom über zumindest einen Kühlkanal (21) zuführbar ist, um die Temperatur (T_{HDP}) der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) unterhalb einer kritischen Betriebstemperatur (T_{KI}) zu halten.

Kraftstoffzuführvorrichtung für einen Verbrennungsmotor

1 Die Erfindung betrifft eine Kraftstoffzuführvorrichtung für einen Verbrennungsmotor nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

5 Stand der Technik

Aus der DE 195 39 885 A1 ist bereits eine Kraftstoffzuführvorrichtung für einen Verbrennungsmotor bekannt, die eine Kraftstoffförderpumpe und eine dazu in Reihe geschaltete Kraftstoff-Hochdruckpumpe aufweist, um unter Hochdruck stehenden Kraftstoff von der Hochdruckseite der Kraftstoff-Hochdruckpumpe über eine Druckleitung, einen Speicherraum und Ventilleitungen zu Einspritzventilen zu liefern, von denen jedes Kraftstoff direkt in eine der Brennkammern des Verbrennungsmotors einspritzt. Die Kraftstoffförderpumpe, deren Ausgangsseite mit der Niederdruckseite der Kraftstoff-Hochdruckpumpe über eine Druckleitung verbunden ist, liefert unter Vordruck stehenden Kraftstoff an die Kraftstoff-Hochdruckpumpe.

1 Um den Vordruck in der Druckleitung auf einem gewünschten Wert zu halten, ist an die Druckleitung ein Druckbegrenzungsventil über ein 2/2-Wegeventil angeschlossen, das die Verbindung zwischen Druckleitung und Druckbegrenzungsventil
5 sperrt oder freigibt.

Um die geringe Förderleistung der Kraftstoff-Hochdruckpumpe während der Startphase des Verbrennungsmotors auszugleichen und gegebenenfalls die hochdruckseitige Druckleitung und den
10 daran anschließenden Speicherraum zu spülen, so dass während des Stillstands des Verbrennungsmotors entstandene Gasblasen entfernt werden können, ist parallel zur Kraftstoff-Hochdruckpumpe eine Durchlasseinrichtung vorgesehen, die die Niederdruckseite und die Hochdruckseite der Kraftstoff-Hochdruckpumpe miteinander verbindet. Um den Vordruck in der niederdruk-
15 seitigen Druckleitung während der Startphase gegenüber dem Vordruck während des normalen Betriebs auf 8 bis 10 Bar zu erhöhen, kann das 2/2-Wegeventil geschlossen werden, so dass aus der Druckleitung kein Kraftstoff abfließen
20 kann. Der während der Startphase erhöhte Vordruck ermöglicht einerseits eine Spülung der Kraftstoffzuführleitungen zum Beseitigen von Gasblasen und andererseits eine Komprimierung von Gasblasen, sowie eine für einen Startvorgang geeignete hohe Förderleistung.

25

Während des normalen Betriebs des Verbrennungsmotors wird der Einspritzdruck im Speicherraum von der Kraftstoff-Hochdruckpumpe erzeugt und durch ein steuerbares Druckregelventil auf einen entsprechenden Wert begrenzt. Das Druckregel-
30 ventil ist hierfür über eine Rücklaufleitung mit der Niederdruckseite verbunden.

Eine Begrenzung der Temperatur der Kraftstoff-Hochdruckpumpe erfolgt dabei allenfalls durch eine gewisse Kühlung mittels
35 des die Kraftstoff-Hochdruckpumpe durchströmenden Kraftstoffstroms, so dass nicht zuverlässig verhindert werden kann, dass sich die Kraftstoff-Hochdruckpumpe so erwärmt,

1 dass ihre Temperatur die kritische Betriebstemperatur, also
die Temperatur übersteigt, bei der bei gegebenen Vordruck
eine Kraftstoffdampfblasenbildung beginnt.

5 Bei einer anderen Kraftstoffzuführvorrichtung, bei der eine
Kraftstoff-Hochdruckpumpe zur Versorgung von Direkt-Ein-
spritzventilen von einer Kraftstoffförderpumpe mit unter
Vordruck stehendem Kraftstoff versorgt wird, ist vorgesehen,
dass die Förderseite der Kraftstoffförderpumpe mit der
10 Niederdruckseite der Kraftstoff-Hochdruckpumpe verbindende
Druckleitung über ein variables Drosselventil mit einem er-
sten Druckbegrenzungsventil für einen ersten, relativ nie-
drigen Druck, z.B. 3 Bar, und direkt mit einem zweiten
Druckbegrenzungsventil für einen relativ hohen Vordruck von
15 z.B. 9 Bar verbunden ist. Das variable Drosselventil weist
dabei einen Strömungswiderstand auf, der mit steigender
Durchflussrate überproportional ansteigt, so dass der Vor-
druck in der Druckleitung durch die Förderleistung der
Kraftstoffförderpumpe eingestellt werden kann.

20

Um bei einem Ansteigen der Kraftstofftemperatur Dampfblasen-
bildung in der Kraftstoff-Hochdruckpumpe zu verhindern, ist
es bei dieser Kraftstoffzuführreinrichtung möglich, durch Er-
höhen der Förderleistung der Kraftstoffförderpumpe den Vor-
druck so anzuheben, dass er größer wird als der temperatur-
abhängige Dampfdruck des Kraftstoffs in der Druckleitung.

Auf diese Weise lässt sich zwar die Dampfblasenbildung im
Kraftstoff und damit ein Abfall der Förderleistung der
30 Kraftstoff-Hochdruckpumpe verhindern, der zur Folge hätte,
dass kein Hochdruckaufbau mehr möglich wäre. Allerdings wird
die Kraftstoffförderpumpe durch einen derartigen Betrieb er-
heblich strapaziert, was zu einer verringerten Lebensdauer
führt.

35

Um einen Stellmotor einer Drosselklappenstelleinheit zu küh-
len, ist es aus der DE 38 36 507 A1 bekannt, aus dem Kühl-

1 wasserkreislauf des Verbrennungsmotors einen Kühlwasserstrom für den Stellmotor abzuleiten.

Vorteile der Erfindung

5

Die Kraftstoffzuführvorrichtung mit den Merkmalen des Anspruchs 1 hat demgegenüber den Vorteil, dass mit Hilfe des Kühlmittelstroms die Kraftstoff-Hochdruckpumpe auf einem Temperaturniveau gehalten werden kann, das unterhalb einer 10 kritischen Betriebstemperatur der Kraftstoff-Hochdruckpumpe liegt. Hierfür sind ein oder mehrere geeignete Kühlkanäle vorzusehen, die einen entsprechenden Kühlmittelstrom, der eine ausreichende Wärmeabfuhr gewährleistet, zu der Kraftstoff-Hochdruckpumpe liefern.

15

Zweckmäßigerweise dient als Kühlmittel Luft. Wird die erfindungsgemäße Kraftstoffzuführvorrichtung bei einem Fahrzeugmotor eingesetzt, so ist es möglich, die Kühlkanäle im Motorraum so anzuordnen, dass die Umgebungsluft, die aus der 20 Fahrzeugumgebung während des Fahrbetriebs zur Kraftstoff-Hochdruckpumpe geführt wird, zur Kühlung ausreicht.

Besonders zweckmäßig ist es jedoch, wenn dem zumindest einen Kühlkanal ein Lüfter zugeordnet ist, um den Kühlluftstrom 25 durch den Kühlkanal zu erzeugen, wobei der Lüfter vorzugsweise in Abhängigkeit von der Temperatur der Kraftstoff-Hochdruckpumpe und der kritischen Betriebstemperatur steuerbar ist. Auf diese Weise lässt sich der Kühlluftstrom unabhängig vom Einsatzbereich des Verbrennungsmotors so steuern, 30 dass stets eine geeignete Kühlung der Kraftstoff-Hochdruckpumpe erreicht werden kann.

Weist die erfindungsgemäße Kraftstoffzuführvorrichtung neben den Kühlmitteln für die Kraftstoff-Hochdruckpumpe eine umschaltbare oder variable Druckregeleinrichtung auf, so kann durch einen entsprechend hoch eingestellten Vordruck die 35 kritische Betriebstemperatur der Kraftstoff-Hochdruckpumpe

1 so weit erhöht werden, dass eine Kühlung der Kraftstoff-Hochdruckpumpe mit Hilfe des durch den Kühlkanal oder die Kühlkanäle gezielt geführten Kühlluftstroms, der gegebenenfalls mit Hilfe eines vorzugsweise steuerbaren Lüfters erzeugt wird, unter allen Betriebsbedingungen des Verbrennungsmotors ausreichend ist.

Durch die erfundungsgemäß vorgesehene Kühlung der Kraftstoff-Hochdruckpumpe mit einem separaten Kühlmittel kann eine Dampfblasenbildung in der Kraftstoff-Hochdruckpumpe verhindert werden, so dass auf eine Kühlung der Kraftstoff-Hochdruckpumpe mittels eines Kraftstoff-Spülstroms, der stets eine Rücklaufleitung zum Kraftstofftank erfordert, vermieden werden kann. Die Einsparung einer derartigen Kraftstoffrücklaufleitung vereinfacht nicht nur den gesamten Aufbau der Kraftstoffzuführvorrichtung sondern erhöht auch die Sicherheit im Falle eines gefährlichen Aufpralls. Daneben wird eine unnötige Aufheizung des Kraftstoffs im Kraftstofftank durch den in der Kraftstoff-Hochdruckpumpe erwärmten Kraftstoffspülstrom vermieden, so dass verringerte Verdampfungsverluste im Kraftstofftank auftreten, und damit die Aktivkohlefilter und Tankentlüftung entlastet werden.

Bei einer besonders vorteilhaften Ausgestaltung der Erfahrung ist vorgesehen, dass der Kraftstoff-Hochdruckpumpe zum Kühlen Kühlflüssigkeit durch den Kühlkanal als Kühlmittel zuführbar ist. Obwohl es grundsätzlich möglich ist, jede geeignete Kühlflüssigkeit zu verwenden, z. B. bei in einem Fahrzeug vorhandenem Klimasystem das Kältemittel aus dem Klimasystem zum Kühlen der Kraftstoff-Hochdruckpumpe des Fahrzeugmotors einzusetzen, ist es bevorzugt, als Kühlmittel Kühlwasser vorzusehen, wobei das Kühlwasser vorzugsweise aus dem Kühlsystem des Verbrennungsmotors abgeleitet wird.

35 Durch die Verwendung von Kühlwasser, insbesondere durch die Verwendung eines Kühlwasser-Teilstroms der aus dem Vorlauf des Kühlsystems des Verbrennungsmotors, also hinter dem Mo-

1 torkühler abgeleitet wird, lässt sich die Kühlung der Kraft-
stoff-Hochdruckpumpe weiter verbessern.

5 Dabei ist es zweckmäßig, wenn zur Steuerung der Kühlwasser-
zufuhr ein Absperrventil vorgesehen ist, das von einer Steu-
erschaltung in Abhängigkeit von der Temperatur des Kühlwas-
sers und von der Temperatur der Kraftstoff-Hochdruckpumpe
betätigbar ist.

10 Um für den Fall, dass unter extremen Betriebsbedingungen des
Verbrennungsmotors die Kühlung der Kraftstoff-Hochdruckpumpe
nicht durchgeführt werden kann oder nicht ausreicht, eine
Dampfblasenbildung zu verhindern, ist vorteilhafterweise
vorgesehen, dass an die Kraftstoffförderpumpe ausgangsseitig
15 eine von einer Steuerschaltung steuerbare Druckregeleinrich-
tung angeschlossen ist, um den der Kraftstoff-Hochdruckpumpe
niederdruckseitig zugeführten Kraftstoffdruck, also den Vor-
druck in Abhängigkeit von den Betriebsbedingungen der Kraft-
stoff-Hochdruckpumpe einstellen zu können.

20 Zweckmäßigerweise ist die Druckregeleinrichtung so steuer-
bar, dass der der Niederdruckseite der Kraftstoff-Hochdruck-
pumpe zugeführte Druck auf einen ersten oder einen zweiten
Wert regelbar ist. Es kann jedoch auch vorgesehen sein, dass
der der Niederdruckseite der Kraftstoff-Hochdruckpumpe zuge-
25 führte geregelte Druck variabel ist.

Um einen sicheren Betrieb der Kraftstoff-Hochdruckpumpe auch
in Extrempfälgen zu gewährleisten, sind zweckmäßigerweise zu-
mindest zwei Kühlkanäle vorgesehen, von denen der eine Luft
30 und der andere Wasser als Kühlmittel der Kraftstoff-Hoch-
druckpumpe zuführt.

Kurzbeschreibung der Zeichnung

35 Die Erfindung wird im folgenden beispielsweise anhand von in
der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispielen näher er-

1 läutert. Es zeigen:

Figur 1 ein schematisches vereinfachtes Blockbild einer erfindungsgemäßen Kraftstoffzuführvorrichtung mit einer luft-
5 gekühlten Kraftstoff-Hochdruckpumpe,

Figur 2 ein schematisches vereinfachtes Blockbild einer erfindungsgemäßen Kraftstoffzuführvorrichtung mit einer mit
einem flüssigen Kühlmittel, wie z.B. Wasser, gekühlten
10 Kraftstoff-Hochdruckpumpe, und

Figur 3 ein Flussdiagramm für den Betrieb einer erfindungsgemäßen Kraftstoffzuführvorrichtung, bei der der Vordruck
regelbar und die Kraftstoff-Hochdruckpumpe mit einem steuer-
15 baren Kühlmittelstrom kühlbar ist.

In den verschiedenen Figuren der Zeichnung sind einander
entsprechende Bauteile mit gleichen Bezugszeichen versehen.

20 Beschreibung der Ausführungsbeispiele

Wie Figur 1 zeigt, weist eine erfindungsgemäße Kraftstoffzuführvorrichtung eine Kraftstoffförderpumpe 10 und eine Kraftstoff-Hochdruckpumpe 11 auf, um aus einem Kraftstofftank 12 Kraftstoff über ein Druckleitungssystem 13 zu einem oder mehreren Kraftstoff-Einspritzventilen 14 eines Verbrennungsmotors zu liefern. Im dargestellten Ausführungsbeispiel wird von einem Vierzylinderverbrennungsmotor ausgegangen, bei dem jeder Brennkammer ein Einspritzventil zugeordnet 30 ist, das Kraftstoff entweder direkt in die Brennkammer oder in deren Ansaugbereich einspritzt.

Die Kraftstoffförderpumpe 10, die in nicht näher dargestellter Weise von einem Elektromotor angetrieben wird, ist mit 35 ihrer Druckseite über eine Druckleitung 15 mit einer Niederdruckseite der Hochdruckpumpe 11 verbunden. Die Ausgangs- oder Hochdruckseite der Hochdruckpumpe 11 ist über eine wei-

1 tere Druckleitung 16 an das Druckleitungssystem 13 ange-
schlossen, dem ein Drucksensor 17 zugeordnet ist, dessen dem
Kraftstoffdruck im Druckleitungssystem 13 entsprechendes
Ausgangssignal einer Steuerschaltung 18 zugeführt ist, die
5 in nicht näher dargestellter Weise die Betriebsbedingungen
des Verbrennungsmotors überwacht und in Abhängigkeit davon
die einzelnen Betriebsparameter des Verbrennungsmotors, wie
z.B. Zündzeitpunkt, Einspritzzeitpunkt, einzuspritzende
Kraftstoffmenge und dergleichen steuert.

10

Um über die Druckleitung 15 Kraftstoff mit einem bestimmten
geregelten Vordruck an die Niederdruckseite der Hochdruck-
pumpe 11 zu liefern, ist der Kraftstoffförderpumpe 10 eine
Druckregeleinrichtung zugeordnet. Diese Druckregeleinrich-
15 tung kann z. B. von der Kraftstoffförderpumpe 10 selbst ge-
bildet werden, wenn deren Förderleistung einstellbar ist, um
diese bedarfabhängig steuern zu können.

Im dargestellten Ausführungsbeispiel ist als Druckregelein-
richtung ein Druckregler 19 vorgesehen, der mit der Druck-
leitung 15 über eine Leitung 20 ist verbunden. Die Auslass-
seite des Druckreglers 19 liefert überschüssigen Kraftstoff
zurück in den Kraftstofftank 12. Der Druckregler 19 kann da-
bei so umschaltbar ausgebildet sein, dass er den Vordruck in
25 der Druckleitung 15 entweder auf einem ersten, relativ nie-
drigen Wert, z.B. etwa 3 Bar, oder auf einen zweiten relativ
hohen Wert, z.B. 8 bis 10 Bar, begrenzt. Es ist jedoch auch
möglich, einen Druckregler 19 vorzusehen, der so steuerbar
ist, dass er den Vordruck in der Druckleitung 15 auf prak-
30 tisch jeden beliebigen Wert zwischen einem ersten, relativ
niedrigen und einem zweiten, relativ hohen Wert begrenzen
kann. Hierzu wird der Druckregler 19 so ausgebildet, dass
der Begrenzungsdruck, also der Druck, auf den der Vordruck
in der Druckleitung 15 eingestellt wird, mit Hilfe der För-
35 derleistung der Kraftstoffförderpumpe 10 einstellbar ist.

Um eine Dampfblasenbildung in der Hochdruckpumpe 11 zu ver-

1 meiden, sind ein oder mehrere Kühlkanäle 21 vorgesehen, von
denen nur einer dargestellt ist, durch die ein Kühlmittel-
strom gegen ein rein schematisch angedeutetes Pumpengehäuse
22 geleitet wird. Bei dem in Figur 1 dargestellten Ausfüh-
5 rungsbeispiel dienen der bzw. die Kühlkanäle 21 zum Zuführen
von Umgebungsluft zum Pumpengehäuse 22, das in nicht näher
dargestellter Weise Wärmeabführflächen, beispielsweise Kühl-
rippen oder dergleichen, aufweist, an denen der durch den
bzw. die Kühlkanäle geführten Kühlstrom Wärme vom Pum-
10 pengehäuse aufnimmt und davon abführt.

Zweckmäßigerweise ist in dem oder den Kühlkanälen ein Lüfter
23 angeordnet, der vorzugsweise von der Steuerschaltung 18
bedarfsabhängig gesteuert werden kann. Bei mehreren Kühlka-
15 nälen ist dabei zweckmäßigerweise ein Lüfter so in einem ge-
meinsamen Bereich der Kühlkanäle angeordnet, dass er den
Kühlstrom in allen Kühlkanälen erzeugt.

Um über den von der Steuerschaltung 18 steuerbaren Lüfter 23
20 den Kühlstrom bedarfsabhängig zu steuern, ist im oder am
Pumpengehäuse 22 ein Temperaturfühler 24 zur Überwachung
Temperatur der Hochdruckpumpe 11 angeordnet, dessen Aus-
gangssignal der Steuerschaltung 18 zugeführt ist.

25 Während des normalen Betriebs des Verbrennungsmotors wird
von der Kraftstoffförderpumpe 10 unter einem relativ niedri-
gen Vordruck stehender Kraftstoff über die Druckleitung 15
zur Hochdruckpumpe 11 geliefert, die über das Druckleitungs-
system 13 die Einspritzventile 14 mit unter Hochdruck ste-
30 hendem Kraftstoff versorgt. Dabei wird die Hochdruckpumpe 11
durch den mittels des oder der Kühlkanäle geführten Kühl-
luftstroms gekühlt, so dass die Temperatur der Hochdruckpum-
pe unter der kritischen Betriebstemperatur, bei der eine
Dampfblasenbildung im Kraftstoff einsetzt, gehalten wird.

35

Steigt die Temperatur der Hochdruckpumpe 11 unter bestimmten
Betriebsbedingungen des Verbrennungsmotors an, so wird zu-

1 nächst die Kühlung intensiviert, indem der Lüfter 23 von der Steuerschaltung 18 eingeschaltet oder auf eine einen höheren Kühlluftstrom bewirkende höhere Betriebsstufe umgeschaltet wird.

5

Ist jedoch keine Verstärkung der Kühlung möglich, oder steigt die Temperatur des Pumpengehäuses 22 bzw. der Hochdruckpumpe 11 trotz stärkerer Kühlung weiter an und übersteigt die kritische Betriebstemperatur, so wird von der 10 Steuerschaltung 18 eine Erhöhung des Vordrucks in der Druckleitung 15 veranlasst. Hierzu stellt die Steuerschaltung 18 eine höhere Förderleistung der Kraftstoffförderpumpe 10 ein und schaltet den Druckregler 19 so um, dass er den Vordruck in der Druckleitung 15 auf einen relativ hohen Wert 15 begrenzt.

Wird ein Druckregler 19 verwendet, bei dem die Höhe des Begrenzungsdrucks von der Durchflussrate abhängt, so ist es möglich, durch eine entsprechende Steuerung der Förderleitung 20 der Kraftstoffförderpumpe 10 den Vordruck in der Druckleitung 15 praktisch auf jeden beliebigen Wert zwischen dem unteren, normalen Vordruck und einem maximal zulässigen oberen Vordruck einzustellen. Dies ermöglicht es, den Vordruck in der Druckleitung 15 jeweils nur so weit zu erhöhen, 25 dass die druckabhängige kritische Betriebstemperatur der Hochdruckpumpe gerade oberhalb der Temperatur der Hochdruckpumpe gehalten wird.

Figur 2 zeigt eine andere Ausgestaltung einer erfindungsge-30 mäßen Kraftstoffzuführvorrichtung, bei der aus einem Tank 12 Kraftstoff von einer Förderpumpe 10 über eine Druckleitung 15 an eine Hochdruckpumpe 11 geliefert wird, die unter Hochdruck stehenden Kraftstoff über eine weitere Druckleitung 16 einem Druckleitungssystem 13 zuführt, an das ein oder mehrere 35 Einspritzventile 14 zum Einspritzen von Kraftstoff in die Brennkammern eines Verbrennungsmotors oder in deren Ar.saugbereich angeschlossen sind. Um den Vordruck in der Drucklei-

1 tung 15 entsprechend den Betriebsbedingungen der Hochdruckpumpe 11 einstellen zu können, ist ein Druckregler 19 über eine Leitung 20 mit der Druckleitung 15 verbunden. Der Druckregler 19 umfasst ein erstes Druckbegrenzungsventil 25, 5 dessen Einlassseite über eine Ventileinrichtung 26 und die Leitung 20 mit der Druckleitung 15 verbunden ist. Das erste Druckbegrenzungsventil 25 dient zur Begrenzung des Vordrucks auf einen ersten, niedrigen Wert während des Normalbetriebs. Parallel zum ersten Druckbegrenzungsventil 25 ist ein zweites Druckbegrenzungsventil 27 geschaltet, das den Vordruck 10 in der Druckleitung 15 auf einen zweiten, maximalen Wert, z.B. 8 bis 10 Bar, begrenzt.

Die Ventileinrichtung 26 kann im einfachsten Fall ein Absperrventil sein, so dass der Druckregler 19 so umgeschaltet werden kann, dass er den Vordruck entweder auf den Normalwert oder auf den Maximalwert begrenzt. Es ist jedoch auch möglich, dass die Ventileinrichtung 26 eine Drosseleinrichtung ist, die ein Drosselventil aufweist, das so ausgebildet 20 ist, dass der Durchflusswiderstand bei zunehmendem durchströmendem Kraftstoff überproportional zunimmt, so dass der Begrenzungsdruck in Abhängigkeit von der Förderleistung der Kraftstoffförderpumpe 10 gesteuert werden kann.

25 Zur Kühlung der Hochdruckpumpe 11 ist ein Kühlkanal 31 vorgesehen, über den ein flüssiges Kühlmittel, z.B. Kühlwasser aus dem Motorkühlsystem oder Kältemittel aus einem Kältemittelkreislauf eines Klimagesystems, zur Hochdruckpumpe 11 geführt wird. Der Kühlkanal 31, in dem ein von einer Steuerschaltung 18 betätigbares Absperrventil 32 angeordnet ist, mündet in einen nicht näher dargestellten Kühlkanal im Inneren eines Pumpengehäuses 22 der Hochdruckpumpe 11. Der Auslass des im Pumpengehäuse 22 vorgesehenen Kühlkanals ist über eine Rücklaufleitung 33 mit dem Motorkühlsystem oder 35 dem Klimagesystem verbunden. Wird zur Kühlung der Hochdruckpumpe 11 ein Kühlwasserteilstrom aus dem Motorkühlsystem abgezweigt, so ist der Kühlkanal 31 zweckmäßigerweise mit dem

- 1 Vorlauf des Motorkühlsystems, also mit der Auslasseite des Motorkühlers verbunden, während die Rücklaufleitung 33 zweckmäßigerweise vor dem Motorkühler einmündet.
- 5 Um die Temperatur der Hochdruckpumpe 11 zu erfassen, ist im oder - wie dargestellt - am Pumpengehäuse 22 ein Temperaturfühler 24 angeordnet. Zur Erfassung der Kühlwassertemperatur ist ein weiterer Temperaturfühler 34 in oder am Kühlkanal 31 angebracht. Die Ausgangssignale der Temperaturfühler 24 und 10 34 sind an die Steuerschaltung 18 geführt.

Anhand von Figur 3 wird im folgenden die Arbeitsweise der in Figur 2 dargestellten Kraftstoffzuführvorrichtung während des normalen Betriebs eines Verbrennungsmotors beschrieben.

- 15 Sobald der Verbrennungsmotor gestartet ist, also sobald die Startphase beendet ist und die Hochdruckpumpe 11 die Einspritzventile 14 über das Druckleitungssystem 13 mit unter Hochdruck stehendem Kraftstoff versorgt, wird auch die Kühlung der Hochdruckpumpe 11 aktiviert. Nach dem Start der Kühlungssteuerung wird zunächst im Schritt S11 mit Hilfe des Temperaturfühlers 34 die Temperatur T_{KS} des Kühlwasserstroms und mit Hilfe des Temperaturfühlers 24 die Temperatur T_{HDP} erfasst. Im Schritt S12 wird festgestellt, ob die Temperatur 20 T_{KS} des Kühlwassers höher ist als die Temperatur T_{HDP} der Hochdruckpumpe 11. Da dies normalerweise nicht der Fall ist, geht die Steuerung weiter zum Schritt S13, in dem überprüft wird, ob der Kühlstrom geöffnet ist, also ob das Absperrventil 32 im Kühlkanal 31 geöffnet ist. Ist dies nicht der 25 Fall, so wird das Absperrventil 32 geöffnet. Danach wird im Schritt S14 festgestellt, ob die Temperatur T_{HDP} der Hochdruckpumpe 11 höher ist als eine erste kritische Betriebstemperatur T_{k1} . Ist dies nicht der Fall, so wird im Schritt S15 überprüft, ob der niedrige Vordruck in der Druckleitung 30 15 eingestellt ist und, falls nicht, eingestellt. Im Schritt S16 wird somit der Normalbetrieb erkannt und die Steuerung kehrt zum Schritt S11 zurück, um erneut die Temperatur T_{KS}

1 des Kühlwassers und die Temperatur T_{HDP} der Hochdruckpumpe zu erfassen.

Wird im Schritt S14 festgestellt, dass die Temperatur T_{HDP} 5 der Hochdruckpumpe 11 höher ist als die kritische Betriebstemperatur T_{k1} so geht die Steuerung weiter zu Schritt S17 und erhöht den Vordruck in der Druckleitung 15 durch eine entsprechende Steuerung des Druckreglers 19 und/oder der Kraftstoffförderpumpe 10. Sobald der Vordruck erhöht ist, 10 wird mit der Temperaturüberwachung in Schritt S11 fortgefah- ren.

Wird unter extremen Betriebsbedingungen festgestellt, dass 15 die Temperatur T_{KS} des Kühlwasserstroms höher ist als die Temperatur T_{HDP} der Hochdruckpumpe 11, so verzweigt die Steuerung im Schritt S12 zum Schritt S18 und sperrt den Kühlstrom mit Hilfe des Absperrventils 32 ab. Anschließend wird im Schritt S19 überprüft, ob die Temperatur T_{HDP} höher 20 ist als die kritische Betriebstemperatur T_{k1} . Ist dies nicht der Fall, so wird im Schritt S15' der niedrige Vordruck einge- gestellt und die Steuerung fährt mit der Temperaturüberwa- chung fort.

Übersteigt jedoch die Temperatur T_{HDP} der Hochdruckpumpe 11 25 die kritische Betriebstemperatur T_{k1} , so wird im Schritt S17' durch die Steuerschaltung 18 mit Hilfe des Druckreglers 19 und/oder der Kraftstoffförderpumpe 10 der Vordruck in der Druckleitung 15 erhöht. Anschließend wird wiederum im Schritt S11 mit der Temperaturüberwachung fortgefah- ren.

30

Ist bei der in Figur 2 dargestellten Kraftstoffzuführvorrichtung zusätzlich zu dem gezeigten Kühlmittelstrom eine Luftkühlung mit einem von der Steuerschaltung 18 steuerbaren Lüfter 23 vorgesehen, wie sie in Figur 1 dargestellt ist, so 35 wird beim Betrieb der Kraftstoffzuführvorrichtung nach einer Vordruckerhöhung im Schritt S17 oder S17' zunächst noch überprüft, ob die Temperatur T_{HDP} der Hochdruckpumpe 11 grö-

1 Der ist als eine zweite höhere kritische Betriebstemperatur T_{k2} . Ist dies nicht der Fall, so wird im Schritt S21 der Lüfter ausgeschaltet oder ausgeschaltet gehalten, und die Steuerung kehrt zurück zur Temperaturüberwachung in Schritt
5 S11. Wird jedoch im Schritt S20 festgestellt, dass die Temperatur T_{HDP} der Hochdruckpumpe 11 höher ist als die zweite obere kritische Betriebstemperatur T_{k2} , so wird im Schritt S22 der Lüfter 23 zugeschaltet, um anschließend im Schritt S11 mit der Temperaturüberwachung fortzufahren.

10

Bei der beschriebenen Betriebsweise der erfindungsgemäßen Kraftstoffzuführvorrichtung ist die Dauer der Kühlstromabsperrung, der Vordruckerhöhung und die Dauer des Lüfterbetriebs abhängig von den Temperaturbedingungen. Es ist jedoch
15 auch möglich, mit Hilfe von entsprechenden Zeitgebern eine feste oder eine variable Zeitdauer für die Kühlstromabsper-
rung, die Vordruckerhöhung und den Lüfterbetrieb vorzugeben.
Dabei kann auch der vom Betrieb des Verbrennungsmotors ab-
hängige Kraftstoffdurchsatz durch die Hochdruckpumpe 11, der
20 eine zusätzliche Kühlung der Hochdruckpumpe 11 bewirkt, be-
rücksichtigt werden.

Da die kritischen Betriebstemperaturen T_{k1} und T_{k2} nicht nur vom von Außen wirkenden Vordruck, sondern vorrangig vom
25 Dampfdruck des Kraftstoffs und insbesondere vom Dampfdruck der einzelnen Kraftstoffbestandteile und damit auch von der Kraftstoffzusammensetzung abhängen, erfolgt die Festlegung der für den Betrieb der Hochdruckpumpe 11 kritischen Be-
triebstemperaturen T_{k1} , T_{k2} unter Berücksichtigung des je-
30 weiligen aktuellen Vordrucks und unter Berücksichtigung des eingesetzten Kraftstoffs mit einer entsprechenden Sicher-
heitsreserve. Zur Berücksichtigung des jeweiligen Kraft-
stoffs bei der Festlegung der kritischen Betriebstemperatu-
ren könnte beispielsweise über eine Betankungserkennung, für
35 die z.B. ein Tankstandgeber ausgewertet wird, verdampfungs-
freudiger Frisch-Kraftstoff erkannt und berücksichtigt wer-
den. Ist dabei der Kraftstoffdampfdruck durch Modell oder

- 1 Messung bekannt, so ist eine genauere Anpassung der kritischen Betriebstemperaturen an den jeweiligen Siedepunkt des Kraftstoffs möglich.
- 5 Anstelle der dargestellten direkten Messung der Temperaturen T_{KS} und T_{HDP} des Kühlstroms bzw. der Hochdruckpumpe 11 können diese Temperaturen unter Verwendung geeigneter Modelle auch aus bekannten Größen, wie z.B. Motortemperatur, Ansauglufttemperatur, Fahrzeuggeschwindigkeit, Ansteuerung des Motorlüfters usw. abgeschätzt werden.

Durch die erfindungsgemäß vorgesehene Kühlung der Hochdruckpumpe 11 wird deren Temperatur T_{HDP} während des größten Teils der Betriebszeit des Verbrennungsmotors unterhalb der 15 ersten kritischen Betriebstemperatur T_{k1} gehalten. Somit ist während des größten Teils der Motorbetriebsdauer ein niedriger Vordruck ausreichend. Nur unter extremen Betriebsbedingungen muss also eine Druckumschaltung vorgenommen werden. Dadurch wird insbesondere die Belastung der mit einem Elektromotor arbeitenden Kraftstoffförderpumpe 10 erheblich reduziert, so dass deren Lebensdauer erhöht wird. Darüber hinaus wird auch die mittlere Leistungsaufnahme der Kraftstoffförderpumpe 10, also des die Kraftstoffförderpumpe 10 antriebenden Elektromotors deutlich reduziert, wodurch die 25 Bordnetzbelastung, der Kraftstoffverbrauch und eine Tankaufheizung verminder werden.

PATENTANSPRÜCHE

1. Kraftstoffzuführvorrichtung für einen Verbrennungsmotor mit einer Kraftstoffförderpumpe (10), die unter Vordruck stehenden Kraftstoff einer Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) zuführt, die hochdruckseitig mit wenigstens einem Einspritzventil (14) verbunden ist, um dem oder den Einspritzventilen (14) unter Hochdruck stehenden Kraftstoff zuzuführen, dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) ein Kühlmittelstrom über zumindest einen Kühlkanal (21, 31) zuführbar ist, um die Temperatur (T_{HDP}) der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) unterhalb einer kritischen Betriebstemperatur (T_{K1}) zu halten.
2. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) zum Kühlen Luft durch den Kühlkanal (21) als Kühlmittel zuführbar ist.
3. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass dem zumindest einem Kühlkanal ein Lüfter (23) zugeordnet ist, um den Kühlluftstrom durch den Kühlkanal (21) zu erzeugen.
4. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Lüfter (23) in Abhängigkeit von der Temperatur der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) und der kritischen Betriebstemperatur (T_K) steuerbar ist.
5. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) zum Kühlen eine Kühlflüssigkeit durch den Kühlkanal (31) als Kühlmittel zuführbar ist.
6. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass als Kühlmittel Kühlwasser aus dem Kühlsy-

1 stem des Verbrennungsmotors abgeleitet wird.

7. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass zur Steuerung der Kühlmittelzufuhr ein Absperrventil (32) vorgesehen ist, das von einer Steuerschaltung (18) in Abhängigkeit von der Temperatur (T_{KS}) des Kühlmittels und von der Temperatur (T_{HDP}) der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) betätigbar ist.

10 8. Kraftstoffzuführvorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftstoffförderpumpe (10) eine Druckregeleinrichtung (19) zugeordnet ist, um den der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) niederdruckseitig zugeführten Kraftstoffdruck einstellen zu können.

15

9. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Druckregeleinrichtung einen ausgangsseitig an die Kraftstoffförderpumpe (10) angeschlossenen Druckregler (19) umfasst, der von einer Steuerschaltung 20 steuerbarer ist.

10. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass der Druckregler (19) so steuerbar ist, dass der der Niederdruckseite der Kraftstoff-Hochdruckpumpe 25 (11) zugeführte Druck auf eine ersten oder einen zweiten Wert begrenzbar ist.

11. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass der Druckregler (19) so steuerbar ist, 30 dass der der Niederdruckseite der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) zugeführte Druck variabel regelbar ist.

12. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 9 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass der Druckregler (19) ein erstes 35 und ein zweites Druckbegrenzungsventil (25, 27) aufweist, die parallel geschaltet sind, und eine Druckbegrenzung auf einen ersten bzw. einen zweiten Druck ermöglichen.

1 13. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass ein von der Steuerschaltung (18) betätigbares Absperrventil (26) mit dem Druckbegrenzungsventil (25) für den niedrigen Druck in Reihe geschaltet ist.

5

14. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass eine steuerbare Drosselleinrichtung mit dem Druckbegrenzungsventil (25) für den niedrigen Druck in Reihe geschaltet ist.

10

15. Kraftstoffzuführvorrichtung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass die Drosselleinrichtung ein Drosselventil aufweist, das so ausgebildet ist, dass der Druchflusswiderstand bei zunehmendem durchströmenden Kraftstoff überpro-
15 portional zunimmt.

16. Kraftstoffzuführvorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest zwei Kühlkanäle (21, 31) vorgesehen sind, von denen der eine (21)
20 Luft und der andere (31) Wasser als Kühlmittel der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) zuführen.

25

30

35

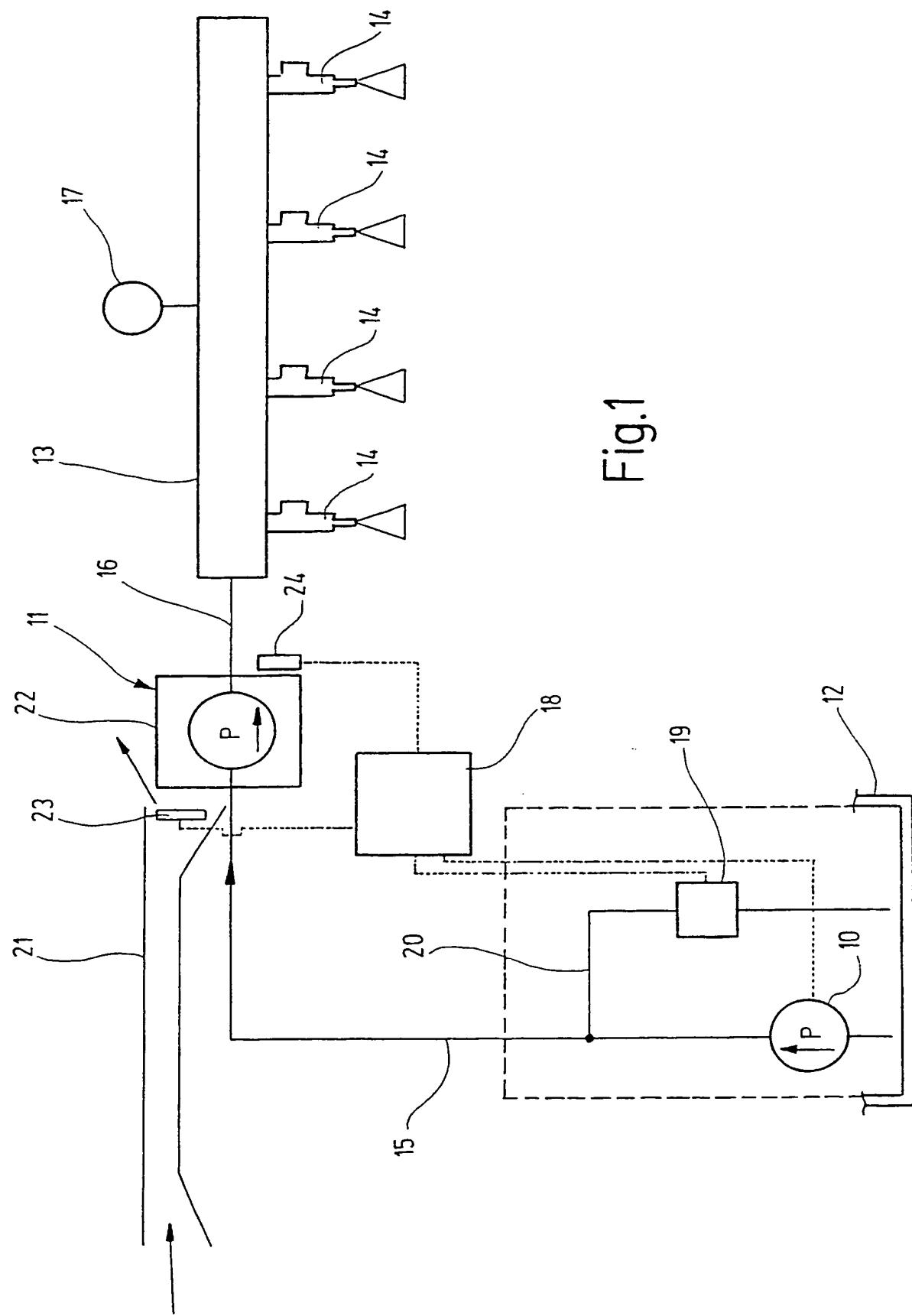
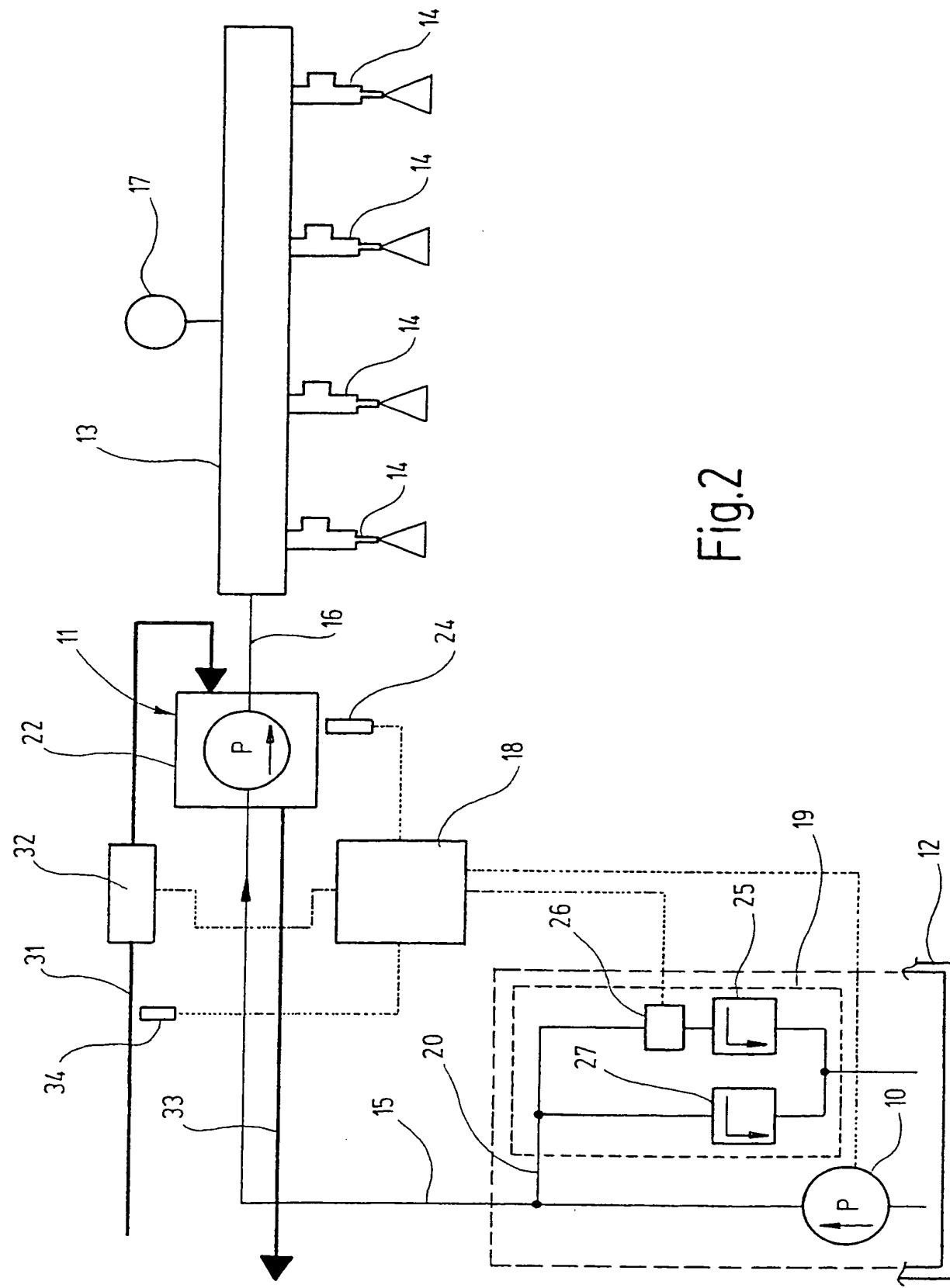


Fig.1



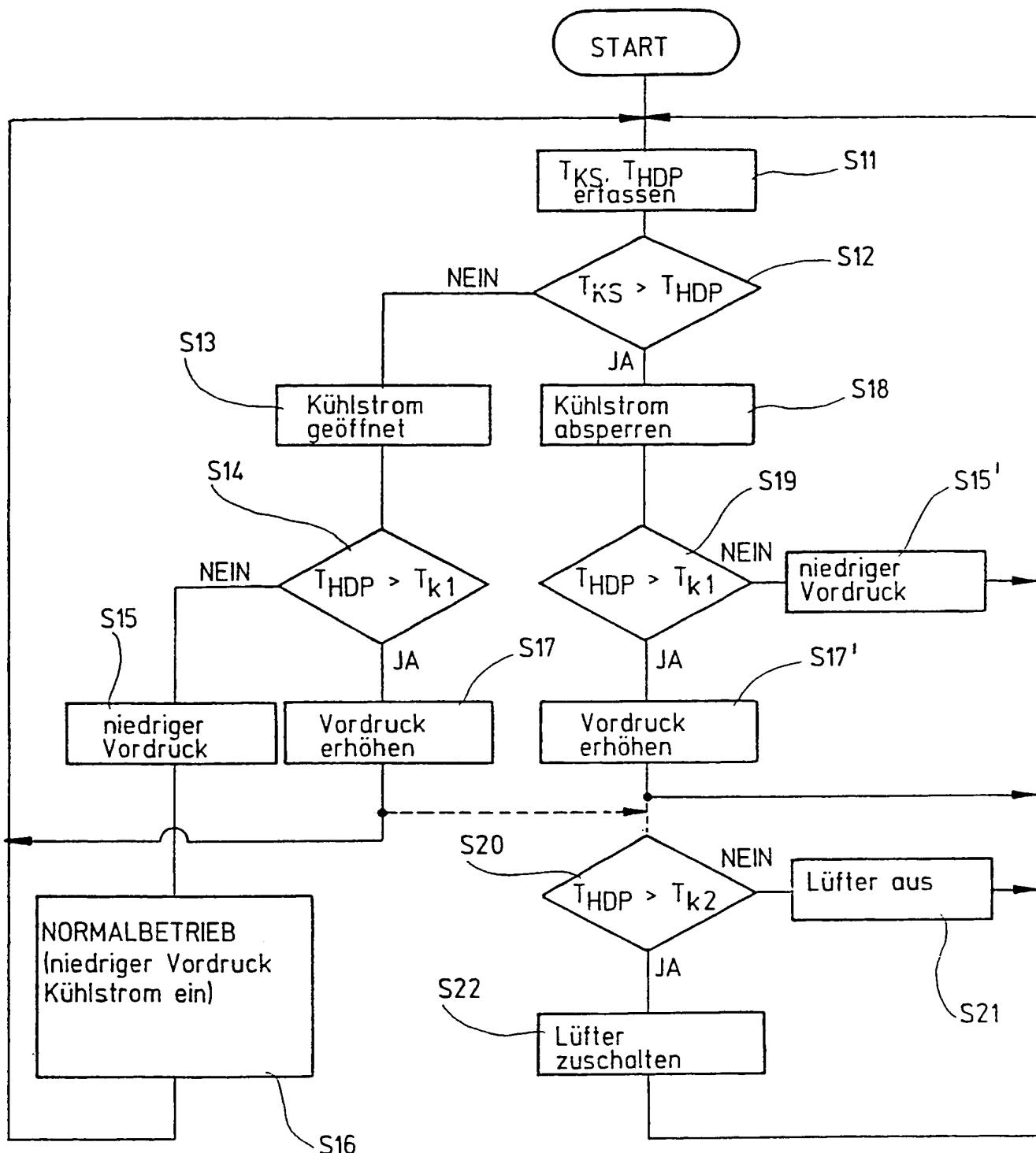


Fig.3

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
7. Juni 2001 (07.06.2001)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 01/40638 A3

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: F02M 53/00. F01P 1/06. 3/12. F02M 37/20

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE00/04256

(22) Internationales Anmeldedatum:
30. November 2000 (30.11.2000)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
199 57 742.0 1. Dezember 1999 (01.12.1999) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder; und
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): JOOS, Klaus [DE/DE]; In der Eichhaelde 3, 74399 Walheim (DE). WOLBER, Jens [DE/DE]; Pappelweg 6, 70839 Gerlingen (DE). FRENZ, Thomas [DE/DE]; Beuthener Strasse 5, 86720 Nördlingen (DE). BOCHUM, Hansjoerg [DE/DE]; Sandweg 16, 70771 Leinfelden (DE). AMLER, Markus [DE/DE]; Engelbergstrasse 3, 71229 Leonberg-Gebersheim (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (national): JP, US.

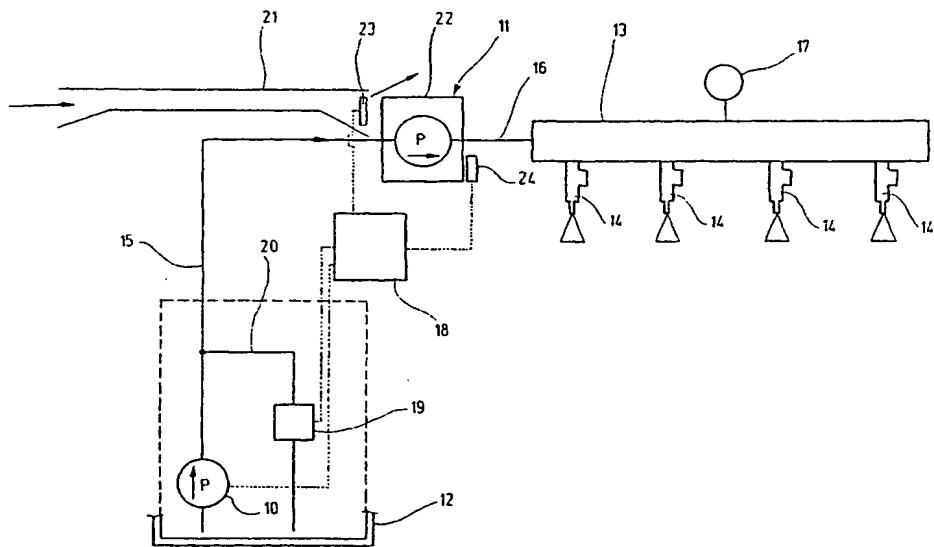
(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE, TR).

Veröffentlicht:
— mit internationalem Recherchenbericht

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Titel: FUEL SUPPLY SYSTEM FOR AN INTERNAL COMBUSTION ENGINE

(54) Bezeichnung: KRAFTSTOFFZUFÜHRVORRICHTUNG FÜR EINEN VERBRENNUNGSMOTOR



WO 01/40638 A3

(57) Abstract: The invention relates to a fuel supply system for an internal combustion engine that is provided with a fuel feed pump (10) that supplies the pre-pressurized fuel to a high-pressure fuel pump (11) that is linked with at least one injection valve (14) on the high-pressure side to supply the injection valve with the pressurized fuel. The aim of the invention is to avoid the formation of steam bubbles in the high-pressure fuel pump (11) that impairs the pump capacity or the pressure generation. To this end, the high-pressure fuel pump (11) can be supplied with a coolant flow via at least one cooling channel (21) for maintaining the temperature (T_{HDP}) of the high-pressure fuel pump (11) below a critical working temperature (T_{K1}).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



(88) Veröffentlichungsdatum des internationalen Recherchenberichts: 17. Januar 2002

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("*Guidance Notes on Codes and Abbreviations*") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) **Zusammenfassung:** Die Erfindung betrifft eine Kraftstoffzuführvorrichtung für einen Verbrennungsmotor mit einer Kraftstoffförderpumpe (10), die unter Vordruck stehenden Kraftstoff einer Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) zuführt, die hochdruckseitig mit wenigstens einem Einspritzventil (14) verbunden ist, um diesen unter Hochdruck stehenden Kraftstoff zuzuführen. Um in der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) eine deren Förderleistung und Druckerzeugung beeinträchtigende Dampfblasenbildung zu vermeiden, ist erfindungsgemäss vorgesehen, dass der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) ein Kühlmittelstrom über zumindest einen Kühlkanal (21) zuführbar ist, um die Temperatur (T_{HDP}) der Kraftstoff-Hochdruckpumpe (11) unterhalb einer kritischen Betriebstemperatur (T_{KI}) zu halten.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/DE 00/04256

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 F02M53/00 F01P1/06 F01P3/12 F02M37/20

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 F02D F02M F01P

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	JP 11 218057 A (WALBRO) 10 August 1999 (1999-08-10)	1,5,6
Y	& US 6 009 859 A (ROCHE TE AL.) 4 January 2000 (2000-01-04) column 4, line 30 - line 56; figures ---	2,3
Y	FR 2 546 971 A (SAME) 7 December 1984 (1984-12-07) abstract; figures ---	2,3
A	US 5 647 331 A (SWANSON ET AL.) 15 July 1997 (1997-07-15) abstract; figures ---	1,5,6
		-/-

Further documents are listed in the continuation of box C.

Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents:

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

T later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

X document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

Y document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

8 document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

7 June 2001

Date of mailing of the international search report

15/06/2001

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl.
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Kooijman, F

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/DE 00/04256

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 005, no. 147 (M-088), 17 September 1981 (1981-09-17) & JP 56 077514 A (ISEKI & CO LTD), 25 June 1981 (1981-06-25) abstract; figure ---	1-3
A	US 4 728 306 A (SCHNEIDER) 1 March 1988 (1988-03-01) the whole document ---	1, 4-7
A	DE 198 18 421 A (BOSCH) 28 October 1999 (1999-10-28) abstract; figures -----	1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE 00/04256

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)		Publication date
JP 11218057	A	10-08-1999	US	6009859 A	04-01-2000
FR 2546971	A	07-12-1984	DE	3420303 A	03-01-1985
			ES	532937 D	16-10-1985
			ES	8601402 A	16-02-1986
			GB	2140869 A, B	05-12-1984
			US	4539945 A	10-09-1985
US 5647331	A	15-07-1997	JP	9222055 A	26-08-1997
JP 56077514	A	25-06-1981	NONE		
US 4728306	A	01-03-1988	BR	8707954 A	20-03-1990
			EP	0334895 A	04-10-1989
			WO	8805123 A	14-07-1988
DE 19818421	A	28-10-1999	FR	2777950 A	29-10-1999
			JP	11336631 A	07-12-1999

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen
PCT/DE 00/04256

A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 F02M53/00 F01P1/06 F01P3/12 F02M37/20

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestpräststoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 F02D F02M F01P

Recherchierte aber nicht zum Mindestpräststoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Beir. Anspruch Nr.
X	JP 11 218057 A (WALBRO) 10. August 1999 (1999-08-10)	1,5,6
Y	& US 6 009 859 A (ROCHE TE AL.) 4. Januar 2000 (2000-01-04) Spalte 4, Zeile 30 - Zeile 56; Abbildungen ---	2,3
Y	FR 2 546 971 A (SAME) 7. Dezember 1984 (1984-12-07) Zusammenfassung; Abbildungen ---	2,3
A	US 5 647 331 A (SWANSON ET AL.) 15. Juli 1997 (1997-07-15) Zusammenfassung; Abbildungen ---	1,5,6
		-/-

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- * Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- *A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- *E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldeatum veröffentlicht worden ist
- *L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweitliefhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- *O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- *P* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldeatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsatum veröffentlicht worden ist

- *T* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldeatum oder dem Prioritätsatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- *X* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- *V* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann nahelegend ist
- *g* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

7. Juni 2001

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

15/06/2001

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchebehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Kooijman, F

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 00/04256

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 005, no. 147 (M-088), 17. September 1981 (1981-09-17) & JP 56 077514 A (ISEKI & CO LTD), 25. Juni 1981 (1981-06-25) Zusammenfassung; Abbildung ---	1-3
A	US 4 728 306 A (SCHNEIDER) 1. März 1988 (1988-03-01) das ganze Dokument ---	1, 4-7
A	DE 198 18 421 A (BOSCH) 28. Oktober 1999 (1999-10-28) Zusammenfassung; Abbildungen -----	1

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Intr. nationales Aktenzeichen

PCT/DE 00/04256

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
JP 11218057	A	10-08-1999	US	6009859 A		04-01-2000
FR 2546971	A	07-12-1984	DE	3420303 A		03-01-1985
			ES	532937 D		16-10-1985
			ES	8601402 A		16-02-1986
			GB	2140869 A, B		05-12-1984
			US	4539945 A		10-09-1985
US 5647331	A	15-07-1997	JP	9222055 A		26-08-1997
JP 56077514	A	25-06-1981		KEINE		
US 4728306	A	01-03-1988	BR	8707954 A		20-03-1990
			EP	0334895 A		04-10-1989
			WO	8805123 A		14-07-1988
DE 19818421	A	28-10-1999	FR	2777950 A		29-10-1999
			JP	11336631 A		07-12-1999

EUROPEAN PATENT OFFICE

Patent Abstracts of Japan

PUBLICATION NUMBER : 61212661
PUBLICATION DATE : 20-09-86

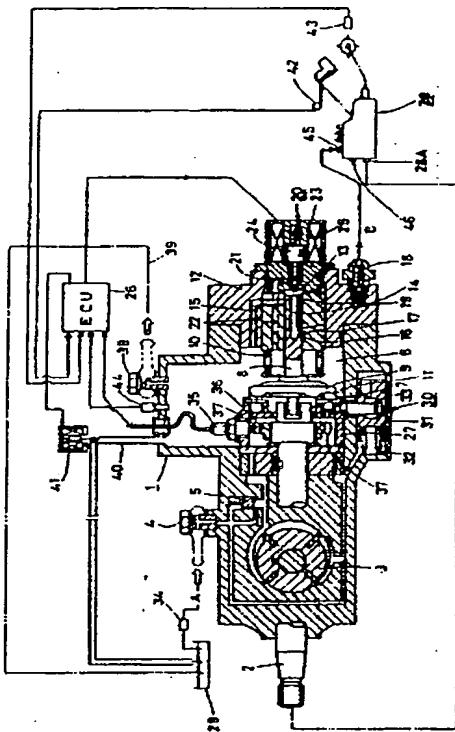
APPLICATION DATE : 19-03-85
APPLICATION NUMBER : 60055440

APPLICANT : NIPPON DENSO CO LTD;

INVENTOR : NEGI KUNIHIKO;

INT.CL. : F02M 41/12 F02D 1/04 F02M 53/00

TITLE : DISTRIBUTOR TYPE FUEL INJECTION PUMP



ABSTRACT : PURPOSE: To enable the temperature of fuel in a pump to be prevented from increasing, by providing an electronic control device which opens a bypass control valve when an engine is in idling operation further with the temperature of fuel in the pump in a predetermined value or more.

CONSTITUTION: An electronic control device 26, if it decides an engine being in idling operation on the basis of signals of an accelerator opening sensor 42 and an engine speed sensor 43 further a temperature of fuel in a pump 1 by a pump temperature sensor 44 increasing to a predetermined value or more, opens a bypass control valve 41. In this way, the device 26, opening a bypass overflow passage 40 bypassing an overflow passage 39 used in ordinary time, returns fuel in a fuel chamber 6 to a tank 29 by the maximum permissible flow limit. Accordingly, the device 26, supplying new fuel of low temperature to the fuel chamber 6 by a feed pump 3, enables the temperature of fuel in the pump to be prevented from increasing.

COPYRIGHT: (C)1986,JPO&Japio